

<b>Beschlussvorlage</b>	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Volker Klöpfer 563 - 6653 563 - 8036 volker.kloepper@stadt.wuppertal.de
	Datum:	18.01.2013
	<b>Drucks.-Nr.:</b>	<b>VO/0005/13</b> öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
<b>13.02.2013</b>	<b>Ausschuss für Verkehr</b>	<b>Entscheidung</b>
<b>13.02.2013</b>	<b>Bezirksvertretung Vohwinkel</b>	<b>Empfehlung/Anhörung</b>
<b>Verlängerung der O-Bus-Linie 683 zum Bahnhof Vohwinkel</b>		

### Grund der Vorlage

Geplante Verlängerung der O-Bus-Linie 683 der Stadtwerke Solingen zum Bahnhof Vohwinkel.

### Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Verkehr beschließt, unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Bezirksvertretung Vohwinkel, die Verlängerung der O-Bus-Linie 683 zum Bahnhof Vohwinkel auf Basis der Linienvariante „Zweirichtungsverkehr Rubensstraße“ (Variante 1) zu Kosten von jährlich maximal 10.000 Euro.

### Einverständnisse

Der Kämmerer ist einverstanden.

### Unterschrift

Meyer

### Begründung

Vor Umsetzung der seit langen Jahren geplanten Verlängerung der O-Bus-Linie 683 der Stadtwerke Solingen (SWS) von ihrem heutigen Endpunkt an der Haltestelle „Vohwinkel Schwebebahn“ (Rubensstraße) zum Bahnhof Vohwinkel sind, wie von Seiten der Verwaltung

wiederholt betont (vgl. z.B. VO/0776/12), zwei wesentliche Voraussetzungen zu schaffen:

1. Endgültige Festlegung des Linienwegs zwischen „Vohwinkel Schwebobahn“ und Bahnhof.
2. Verständigung zwischen den Aufgabenträgern Stadt Solingen und Stadt Wuppertal über das Fahrplanangebot der verlängerten Linie 683 und Klärung der Kostenübernahme für die in Folge der Verlängerung anfallenden Mehrkilometer.

Die hierfür im Vorfeld vorzunehmenden Prüfungen und Abstimmungen sind inzwischen abgeschlossen worden, so dass nunmehr eine politische Entscheidung zu Linienweg und Finanzierung der Mehrkilometer herbeigeführt und damit die Verlängerung absehbar umgesetzt werden kann.

### **Linienweg zwischen „Vohwinkel Schwebobahn“ und Bahnhof Vohwinkel**

Nach Prüfung verschiedenster Varianten in der Vergangenheit und unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der Bahnhofsvorplatz nach dem für das laufende Jahr vorgesehenen Umbau als Endhaltestelle und Wendemöglichkeit zur Verfügung stehen wird, kommen nur noch zwei Alternativen in Betracht (s. hierzu auch die Pläne in Anlage 01):

- **Variante 1:** „Zweirichtungsverkehr Rubensstraße“ (Stadtgrenze Solingen – Gräfrather Straße – Rubensstraße – Vohwinkeler Straße – Bahnstraße – Bahnhofsvorplatz – Bahnstraße – Vohwinkeler Straße – Rubensstraße – Gräfrather Straße – Stadtgrenze Solingen)
- **Variante 2:** „Gräfrather Straße“ (Stadtgrenze Solingen – Gräfrather Straße – Rubensstraße – Vohwinkeler Straße – Bahnstraße – Bahnhofsvorplatz – Bahnstraße – Gräfrather Straße – Stadtgrenze Solingen)

Die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten sind der im Folgenden eingefügten Tabelle zu entnehmen:

<b>Variante</b>	<b>Vorteile</b>	<b>Nachteile</b>
<b>1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anbindung der Schwebobahn in beiden Fahrtrichtungen</li> <li>• Symmetrischer Fahrweg für Fahrgäste gut nachvollziehbar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entfall einiger Parkplätze in der Rubensstraße (im Saldo aber voraussichtlich kein Verlust von Parkplätzen, s.u.)</li> <li>• Geringfügig höheres Aufkommen an Mehrkilometern als in Variante 2</li> <li>• Punktuell Zeitverluste beim Linksabbiegen Vohwinkeler Straße – Rubensstraße zu erwarten</li> <li>• Anlegen von ein oder zwei neuen Haltestellenpositionen in der Rubensstraße erforderlich</li> <li>• Ergänzung der Oberleitung in der Rubensstraße für Bergauffahrt notwendig</li> </ul>
<b>2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geringeres Aufkommen an Mehrkilometern als in Variante 1</li> <li>• Fahrweg verkehrlich weitgehend unproblematisch</li> <li>• Keine Anpassungen der Infrastruktur notwendig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anbindung der Schwebobahn nur in Fahrtrichtung Vohwinkel</li> <li>• Asymmetrischer Fahrweg für Fahrgäste schwerer nachzuvollziehen</li> </ul>

Bei einer Entscheidung für die **Variante 1** sind daneben die folgenden Punkte zu beachten:

- Dass ein Linksabbiegen von der Vohwinkeler Straße in die Rubensstraße auch bei einem im Einmündungsbereich wartenden Bus der Gegenrichtung grundsätzlich möglich ist, wurde im Rahmen eines Fahrversuchs am 07.09.2012 nachgewiesen.
- Eine Anpassung der vorhandenen Lichtsignalanlage in der Vohwinkeler Straße (westlich der Einmündung der Rubensstraße) zur Erleichterung des Linksabbiegens ist nicht sinnvoll möglich. Insofern müsste in den Spitzenzeiten mit den in der obigen Tabelle erwähnten Zeitverlusten gerechnet werden.

- Die Frage der Haltestelle(n) für die Fahrtrichtung Solingen wird, bei Entscheidung für die Variante 1, in einer gesonderten Drucksache abschließend behandelt werden, die der Bezirksvertretung Vohwinkel in einer der kommenden Sitzungen vorgelegt wird. Hierzu ist insbesondere noch zu prüfen, ob, zusätzlich zu der Haltestelle „Vohwinkel Schwebebahn“, auch die Haltestelle „Rubensstraße“ in Fahrtrichtung Solingen sinnvoll angeordnet oder auf eine solche verzichtet werden kann. Als Standort für die Haltestelle „Vohwinkel Schwebebahn“ ist der Bereich unmittelbar vor dem Rathaus (Rubensstraße 4) vorgesehen und bereits mit den maßgeblichen Stellen abgestimmt. Ein Standort näher zur Vohwinkeler Straße (zwischen Zufahrt zum Parkplatz hinter dem Rathaus und Vohwinkeler Straße) könnte den ordnungsgemäßen Betrieb der Freiwilligen Feuerwehr beeinträchtigen und ist daher von dieser abgelehnt worden.
- Die Befahrbarkeit der Rubensstraße durch bergauffahrende Busse im Begegnungsfall mit anderen Fahrzeugen wird durch eine Ausweichstelle auf Höhe von Hausnummer 12a sowie den Entfall von fünf Parkplätzen im Einmündungsbereich zur Gräfrather Straße sichergestellt. Damit entfielen durch die neue(n) Haltestellenposition(en) und die Ausweichstelle in der Rubensstraße voraussichtlich 7 Parkplätze. Gleichzeitig könnten in der Gräfrather Straße durch Entfall der dortigen Haltestellen „Kaiserplatz“ und „Rubensstraße“ 7 Parkplätze neu angelegt werden, so dass, nach derzeitigem Planungsstand, im Saldo keine Parkplätze verloren gingen.
- Die vorhandene Oberleitung in der Rubensstraße wäre durch die SWS um ein Leitungspaar für die Bergauffahrt zu ergänzen. Hierzu ist ein Genehmigungsverfahren durch die Bezirksregierung erforderlich, das einige Monate in Anspruch nehmen würde.

Da **Variante 2**, bis auf die „Stichfahrt“ zum Bahnhof, dem heutigen Linienweg entspricht, sind, wie bereits erwähnt, bei Umsetzung dieser Variante keine infrastrukturellen Anpassungen erforderlich (abgesehen von einer sogenannten Eindrahtungshilfe an der Haltestelle Kaiserplatz) und keine besonderen verkehrlichen Probleme zu erwarten.

Unabhängig von der Entscheidung für Variante 1 oder 2 kann die Aufteilung der Haltestelle „Vohwinkel Schwebebahn“ in Fahrtrichtung Bahnhof Vohwinkel in eine Ausstiegs- und Endhaltestelle sowie eine Einstiegshaltestelle entfallen. Die Haltestelle auf Höhe der Rubensstraße 11 kann somit wieder aufgehoben werden. Hintergrund ist, dass an der vor Rubensstraße 1 befindlichen Haltestelle aufgrund ihrer neuen Funktion als Durchgangshaltestelle künftig nur noch kurze Standzeiten anfallen werden und insofern die Hofeinfahrt von Hausnummer 3 nur noch kurzzeitig blockiert wird, was toleriert werden kann.

Aufgrund der starken Umsteigebeziehungen zwischen O-Bus-Linie 683 und Schwebebahn, die bei einer Verlängerung der 683 zum Bahnhof weiterhin Bestand haben werden, wird von Seiten der Verwaltung, aber auch der SWS und der Stadt Solingen, die **Variante 1** bevorzugt, die eine Anbindung der Schwebebahndaltestelle in beiden Fahrtrichtungen ermöglicht. Dies entspricht auch der Beschlusslage der Bezirksvertretung Vohwinkel (vgl. Beschluss vom 14.05.2008 zu VO/0404/08). Die mit dieser Variante verbundenen Nachteile sind aus Sicht der Verwaltung hinnehmbar (vgl. oben). Bei Umsetzung der Variante 2 müssten Umsteiger von der Schwebebahn auf den O-Bus einen Fußweg von etwa 240 m (zur Haltestelle „Lienhardplatz“) bzw. etwa 260 m (zur Haltestelle „Kaiserplatz“) zurücklegen, was einen solchen Umstieg erheblich unattraktiver und die sich aus der Verlängerung ergebenden Vorteile an anderer Stelle teilweise wieder zunichtemacht.

### **Zukünftiges Fahrplanangebot/Finanzierung der resultierenden Mehrkilometer**

Vor einer Verständigung über die Finanzierung der aus der Verlängerung unweigerlich resultierenden Mehrkilometer auf Wuppertaler Stadtgebiet war zunächst eine Abstimmung zwischen den ÖPNV-Aufgabenträgern Stadt Solingen und Stadt Wuppertal über das künftige (Mindest)Angebot auf der Linie 683 erforderlich, da dies den Umfang der Mehrkilometer bestimmt. Dabei ist zu beachten, dass die Stadt Solingen derzeit ihren kommunalen Nahverkehrsplan fortschreibt und insofern das gesamte ÖPNV-Angebot Solingens überplant.

Unter Berücksichtigung der vorliegenden Fahrgastzahlen wurde schließlich ein Mindestangebot definiert, das auf einem 15-Minuten-Grundtakt an allen Tagen aufbaut. Von Montag bis Freitag wird dieses in den Spitzenzeiten morgens und mittags (jeweils für ca. zwei Stunden) auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet. In den Schwachverkehrszeiten früh morgens bzw. spät abends wird i.d.R. ein 30-Minuten-Takt vorgehalten. Dabei werden Fahrten am Samstag- und Sonntagmorgen, die bislang als NE23 durchgeführt wurden, wieder in den Fahrplan der Linie 683 integriert.

Insbesondere im Nachmittagsbereich von Montag bis Freitag ergibt sich somit u.U. gegenüber dem heute in dieser Zeit vorgehaltenen 10-Minuten-Takt eine geringfügige Angebotsverschlechterung. Allerdings ist auch der 15-Minuten-Takt zur Bewältigung des auf Wuppertaler Stadtgebiet anfallenden Fahrgastaufkommens ausreichend und bietet noch Reserven für mögliche, aus der Verlängerung resultierende Fahrgaststeigerungen.

Darüber hinaus ist zu beachten, dass von Seiten des Solinger Fahrgastbeirats im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für die Linie 683 ein durchgängiger 10-Minuten-Takt gefordert wird und es somit, je nach Beschluss der politischen Gremien der Stadt Solingen, auch zur Umsetzung eines solchen kommen könnte. Eine Entscheidung für einen 10-Minuten-Takt hätte allerdings keinen Einfluss auf die finanzielle Beteiligung der Stadt Wuppertal (s. im Folgenden).

Das Mindestangebot im 15-Minuten-Grundtakt würde im Saldo etwa 22.000 km/a, die die Stadtwerke Solingen zusätzlich auf Wuppertaler Stadtgebiet erbringen, bedeuten. Der sich hieraus ergebende Finanzierungsbedarf liegt bei etwa 39.600 €/a. Der zwischen den Städten Solingen und Wuppertal gefundene Kompromiss sieht vor, dass sich die Stadt Wuppertal bis zu einer Summe von 10.000 € an dem genannten Finanzierungsbedarf beteiligt. Alle darüber hinaus gehenden Kosten, insbesondere aus einer Umsetzung des 10-Minuten-Grundtaktes, gehen zu Lasten der Stadt Solingen. Nach zwei Jahren ist eine Überprüfung und ggf. Neufestsetzung der Finanzungsverteilung auf Basis einer Fahrgasterhebung vorgesehen.

Ein konkreter Fahrplan kann erst nach den politischen Beschlüssen in Solingen und Wuppertal erarbeitet werden. Hierbei sind noch verschiedene Dinge zu berücksichtigen, wie einzuhaltende Anschlüsse, die Belegungssituation der Haltestelle Lienhardplatz etc.

## **Demografie-Check**

### a) Ergebnis des Demografie-Checks

Ziel 1 – Stadtstrukturen anpassen	<b>+</b>
Ziel 2 – Wanderungsbilanz verbessern	<b>+</b>
Ziel 3 – gesellschaftliche Teilhabe ermöglichen	<b>0</b>

Gesamtergebnis: **+**

### b) Erläuterungen zum Demografie-Check

Entfällt.

## **Kosten und Finanzierung**

Für die aus der Umsetzung der Verlängerung anfallenden zusätzlichen Betriebskosten leistet die Stadt Wuppertal einen Zuschuss von maximal 10.000 €/a. Dieser wird aus dem R104 zufließenden Anteil aus der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW (Sachkonto

527900 „Sonstige besondere Verwaltungs- und Betriebsaufwendungen“, PSP-Element 1.51.04.010) finanziert. Die darüber hinaus gehenden Betriebskosten gehen zu Lasten der Stadt Solingen. Wie bereits erwähnt, ist nach zwei Jahren eine Überprüfung und ggf. Neufestsetzung der Finanzierungsverteilung auf Basis einer Fahrgasterhebung vorgesehen.

Bei Umsetzung der Linienvariante 1 „Zweirichtungsverkehr Rubensstraße“ entstehen zusätzliche Kosten für die Ergänzung der Oberleitung in der Rubensstraße sowie die Einrichtung neuer Haltestellenpositionen. Die Arbeiten an der Oberleitung sowie die Ausstattung der neuen Haltestellen werden durch die Stadtwerke Solingen als Betreiberin der Linie 683 übernommen. Die für die Einrichtung der Haltestellen ggf. anfallenden Kosten sind noch nicht quantifiziert und werden Gegenstand einer gesonderten Vorlage für die Bezirksvertretung Vohwinkel sein.

## **Zeitplan**

Bei Entscheidung für die Linienvariante 1 wird die Verwaltung der Bezirksvertretung Vohwinkel voraussichtlich in der nächsten oder übernächsten Sitzung eine Drucksache zur Beschlussfassung über die Haltestelle(n) in Fahrtrichtung Solingen vorlegen.

Parallel hierzu wird von Seiten der Stadtwerke Solingen das Genehmigungsverfahren zur Ergänzung der Oberleitung eingeleitet werden. Für das Genehmigungsverfahren und die anschließende Umsetzung muss ein Zeitraum von bis zu neun Monaten einkalkuliert werden.

Der konkrete Umsetzungstermin der Verlängerung hängt von verschiedenen Faktoren ab:

- Verfügbarkeit des umgebauten Bahnhofsvorplatzes als Endhaltestelle und Wendepunkt.
- Abschluss der Arbeiten zur Ergänzung der Oberleitung in der Rubensstraße.
- Erreichbarer Fahrplanwechseltermin der Stadtwerke Solingen.

Da von Seiten der Stadt und der Stadtwerke Solingen ein Fahrplanwechsel im Dezember 2013 geplant ist, der der Umsetzung des neuen Nahverkehrsplans dienen soll, wird angestrebt, zu diesem Zeitpunkt auch die Verlängerung der Linie 683 zum Bahnhof zu realisieren.

## **Anlagen**

Anlage 01: Darstellung der Varianten für die Verlängerung der Linie 683